



Rives méditerranéennes

25 | 2006

La dynamique des territoires, un défi institutionnel

La construction d'un projet dans un cadre territorial périurbain : la Plaine du Var

Patrick Giraud et Philippe Graff



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/598>

DOI : 10.4000/rives.598

ISBN : 978-2-8218-0048-9

ISSN : 2119-4696

Éditeur

TELEMME - UMR 6570

Édition imprimée

Date de publication : 10 octobre 2006

Pagination : 79-92

ISSN : 2103-4001

Référence électronique

Patrick Giraud et Philippe Graff, « La construction d'un projet dans un cadre territorial périurbain : la Plaine du Var », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 25 | 2006, mis en ligne le 29 décembre 2008, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/598> ; DOI : 10.4000/rives.598

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

© Tous droits réservés

La construction d'un projet dans un cadre territorial périurbain : la Plaine du Var

Patrick Giraud et Philippe Graff

NOTE DE L'ÉDITEUR

Origine des figures : CANCA : Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur.

PhG : Philippe Graff ; YL : Atelier Yves Lion ; V : Vouquette, architectes urbanistes ; VdN : Ville de Nice.

- 1 La démarche de projet est au cœur des objectifs de l'architecture et de l'urbanisme. Elle vise à concevoir la structure et l'aménagement de l'espace de vie et d'activité d'un groupe humain. L'extension de la démarche à l'échelle d'un territoire soulève un questionnement méthodologique et opératoire spécifique, à l'ordre du jour du fait du développement de l'intercommunalité. Ce thème est abordé à propos du projet actuellement développé à l'échelle du territoire de la Plaine du Var. Une première partie concerne la méthodologie inhérente au contexte périurbain et à l'échelle territoriale, entraînant des conditions particulières de conception, de gouvernance et de mise en œuvre. La seconde partie traite les conditions concrètes de l'application dans le cas de la Plaine du Var.

Projet et action urbanistique dans un contexte territorial périurbain

Urbain, périurbain, contexte et contingences de l'attitude de projet

- 2 Les réseaux, les infrastructures, les formes bâties ont transformé les territoires et effacé la distinction entre villes et campagnes, entraînant une urbanisation diffuse et un mode de vie caractérisés par Françoise Choay (1980)¹ comme « civilisation de l'urbain ».

L'urbain renvoie au concept selon lequel Henri Lefebvre (1968)² articule vie urbaine, société urbaine et espace physique urbain. Le projet décrit dans la suite assume l'avènement de l'urbain et conçoit l'aménagement autour de la notion d'urbanité. Le décalage entre urbain et urbanité est au cœur de la réflexion sur le devenir des villes (Cynthia Ghorra Gobin et Paul Claval, 1994)³. L'urbanité, qualité de l'urbain, conceptualise la quête formulée à la biennale de Paris en 1980⁴, qui prenait acte des mutations de l'après-guerre. Le périurbain, espace ressortissant à l'urbain, induit un questionnement problématique : le périurbain, urbain de fait, ses formes génériques et ses stéréotypes, manquent d'urbanité. Constat convoquant une démarche de projet : la proposition d'un avenir à imaginer, concevoir et élaborer. La démarche de projet, appliquée au territoire en général et au périurbain en particulier, inscrit parmi ses objectifs d'assumer l'urbain et de compenser le manque d'urbanité. La production de l'urbanité, comme objectif d'aménagement, est au cœur des préoccupations actuelles sur la ville. L'urbanité répond à une nébuleuse d'attendus variés : l'accès partagé aux biens et aux services, l'harmonisation de la ville avec les valeurs de civilisation, l'accueil des pratiques culturelles, rituelles et festives, le dialogue avec la nature, sans, bien entendu, négliger l'organisation fonctionnelle.⁵

Le projet : démarche créative et projection dans l'avenir

- 3 L'élaboration créative du projet procède de l'analyse du territoire concerné, de l'écoute de la société qui y vit et de la teneur de ses activités et de ses usages. L'intériorisation de ces déterminants concourt à une synthèse, en amont de la création des représentations fondatrices du projet, puisées aux ressources de l'esprit et de l'art. Le projet véhicule une représentation prospective du cadre de vie et d'activité de la collectivité. Comme notion globale, le projet porte tant sur le développement économique et social que sur l'organisation spatiale.

En amont du projet, un discours lié à un substrat idéologique

- 4 La subjectivité du concepteur implique un substrat idéologique, inhérent au discours fondateur du projet. L'idéologie est porteuse d'hypothèses, dont la règle du jeu démocratique exige la validation : la légitimation du projet nécessite une telle approbation. Le projet peut s'inscrire en continuité de l'histoire et des usages, dans une perspective réformatrice. Il peut s'affirmer plus radical, en rupture avec l'existant. Le passé a connu des opérations de table rase occasionnant le déplacement de collectivités et déchirant le cadre social, familial et culturel. Le débat démocratique sur un projet nouveau implique des arbitrages. Jusqu'où l'innovation souhaitée par la collectivité peut-elle être poussée sans endommager les équilibres sociaux et culturels ? Le débat entre culturalisme et progressisme n'a pas de réponse univoque. Dans chaque cas, les solutions sont à évaluer à l'aune du pragmatisme et de la justesse de la prise en compte du territoire et de son contenu social. L'arbitrage doit fixer la marge de manœuvre du projet et des possibles acceptables. Le projet existera alors comme processus crédible de transformation du territoire, soutenable et échelonné dans le temps.

Discours, structure, forme, la hiérarchie du projet spatial

- 5 Le discours porteur du projet se formalise en structures représentables, images de réalisations possibles, dont la pertinence tient au réalisme de la lecture du territoire et de

l'interprétation de la demande sociale. Dans le registre de l'espace urbain et territorial, le projet commence par proposer une structure, silhouette globale et principe général d'organisation de l'espace, ébauche et modèle schématique d'évolution du territoire et de ses usages. Aux stades plus avancés et détaillés du projet, la structure imaginée induit des tracés, des contours de masses occupant le sol, évoquant de plus près la réalité virtuelle imaginée. La structure fixe les principes géométriques qui sous-tendent les masses et les formes urbaines. Aux stades ultérieurs, la maîtrise d'ouvrage, en général multiple, cadre le champ de la maîtrise d'œuvre en charge des choix architecturaux.

La gouvernance du projet, une procédure en devenir

- 6 La gouvernance d'un projet territorial périurbain s'abstrait de l'image d'un architecte classique, héros solitaire d'un projet idéalisé et intemporel. Dans l'étude présentée, la gouvernance du projet s'inscrit dans l'administration d'une communauté d'agglomération ; elle conçoit et fait valider les objectifs généraux du projet et élabore un cahier des charges. Elle délègue à des experts professionnels le bilan de l'existant et les grands choix structurels. Elle encadre aussi les missions des opérateurs en position de maîtrise d'ouvrage. Encore expérimentale, une telle instance de gouvernance, aussi évoquée ailleurs, n'est pas pour l'instant une procédure consacrée.⁶

État des lieux, diagnostic et statut juridique : le plan des constats synchroniques

- 7 Le projet s'inscrit sur un habitat et sur une organisation collective, dont la connaissance préalable est nécessaire à la conception du projet. L'objectivation de l'état du territoire permet d'introduire des éléments problématiques. Elle produit une base de connaissances fondatrice du projet. La démarche de projet démarre au « point — zéro » constitué par cette acquisition.

L'analyse du territoire : état des lieux et diagnostic, un axe du plan — zéro du projet

- 8 Cette acquisition convoque des disciplines différentes. La géographie, la morphologie urbaine (étude des formes urbaines), ont décrit les formes des espaces périurbains, intermédiaires entre ville constituée et espaces ruraux. Les franges, espaces flous, friches diverses, agricoles ou industrielles, les formes variées ou répétitives des infrastructures et des zones d'activités et d'habitat composent un tissu spécifique et un champ d'investigation et d'analyse.⁷ Le constat problématisé de ces espaces conduit à un diagnostic pluriel. Par rapport aux espaces urbains centraux, les espaces périurbains comportent des caractères spécifiques, qu'il serait excessif de généraliser. La pollution minérale, la dégradation paysagère, la dilution de l'habitat et des activités, le faible rendement du foncier, contribuent aux connotations négatives, comme l'inconfort social, la faible valeur d'usage, le gâchis foncier et le déficit d'urbanité. De façon générale, on constate des infrastructures extensives conçues selon la technologie routière de rase campagne et le principe de séparation des fonctions économiques.

L'urbanisme administratif, autre axe du plan — zéro du projet

- 9 La conformité juridique de l'organisation du territoire est une obligation légale à satisfaire.⁸ Toutefois, elle n'est pas fondatrice de projet, car elle ne propose aucun avenir. La réglementation comporte de multiples strates administratives, une organisation verticale divisée en secteurs horizontaux spécialisés différents. Dans les deux sens, l'articulation est complexe, obscure, parfois contradictoire. Dans le sens vertical, la tradition jacobine impose un contrôle jusqu'au niveau territorial ultime. Horizontalement, l'échange est malaisé entre des cultures professionnelles étanches, ancrées sur leurs spécificités. Cette diversité multiplie la maîtrise d'ouvrage, difficulté inhérente aux projets territoriaux. Le droit de l'urbanisme garantit la société. Comme contrainte, il peut entraver le projet en favorisant l'immobilisme et le conformisme : ne rien faire ou ne faire que du convenu. Un projet respectant toutes les règles a minima ne règle aucun problème, ne drainant ni sang neuf ni énergies nouvelles. Il ne peut satisfaire une société demandant à ses mandataires de prendre en compte ses aspirations et de formaliser les conditions de son épanouissement. Le projet doit fouiller les concepts et éveiller les forces créatives, au risque de révéler certaines contradictions de l'édifice réglementaire.

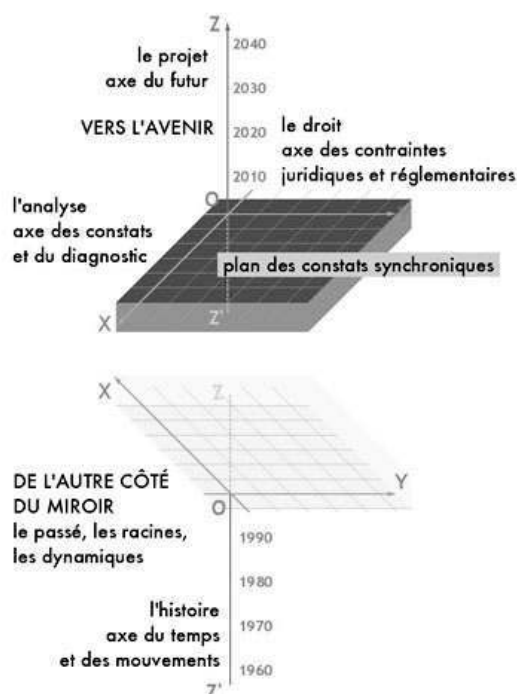
Le plan des constats synchroniques

- 10 Ces deux dimensions de l'objectivation du territoire apportent des données nécessaires mais insuffisantes pour élaborer un projet d'avenir assurant un développement social et économique durable et équilibré. Elles caractérisent un plan des constats synchroniques, procurant la connaissance, sans toutefois orienter le mouvement, la dynamique du projet. Il faut d'autres ingrédients pour faire « décoller » le projet.

L'histoire, vecteur et impulsion dynamique du projet

- 11 En introduisant le temps, l'histoire oriente le projet, elle impulse sa trajectoire vers l'avenir et catalyse sa dimension prospective. Au plan des constats synchroniques et à l'axe ouvert vers le futur, s'ajoute l'axe des temps écoulés, support des données historiques. Depuis la nuit des temps, il s'y inscrit l'enracinement des dynamiques territoriales, la trace d'un mouvement immanent prédisposant l'orientation du projet. Cette information ajoute une dimension supplémentaire aux données contingentes et synchroniques.
- 12 L'histoire apporte au point — zéro du projet une dynamique propre à légitimer certains choix. Elle révèle la tradition et la culture, les spécificités et la diversité du territoire. L'information sur l'enracinement, les continuités et les durées fondent la logique historique et qualifient le territoire en matière de paysage, d'urbanité, et de mise en scène. L'histoire élucide l'évolution des modèles, en matière d'usages sociaux, d'économie, de consommation, d'architecture, de mise en valeur, de faire-valoir et d'occupation du sol. Le regard synthétique croisé entre les modèles historiques et synchroniques permet une négociation constructive interne au projet, qui favorise l'adéquation de ses choix fondateurs.

Figure 1 — Les axes de l'analyse : constats synchroniques, histoire, projet (PhG)



Des projets concomitants : évolution spatiale, évolution sociétale et économique

- 13 Le projet spatial concerne le cadre de vie et l'environnement, en réponse à la demande sociétale estimée par les hypothèses du projet. La collectivité requiert aussi des objectifs économiques et sociaux, qui appellent un projet spécifique de nature économique, corollaire du projet d'organisation physique du territoire. La dimension économique, simplement évoquée ici, n'est pas développée dans le compte-rendu qui suit. Elle pourrait s'aborder de façon pragmatique, aussi distanciée que possible des idéologies, afin de rester consensuelle. On ne saurait désapprouver l'objectif de procurer et créer des emplois et des ressources durables. La connaissance de l'état des lieux et de l'histoire peut orienter un tel projet vers la détermination de secteurs productifs ou de niches économiques, stables, spécifiques, propres à valoriser et accroître le rayonnement des entreprises et des institutions, au bénéfice de l'ensemble de l'éventail socio professionnel.
- 14 Le projet global, comme synthèse d'un projet spatial et économique, tire sa validité de la cohérence d'ensemble de leurs objectifs et de leurs choix stratégiques. Les deux volets mettent en jeu des concepts communs de l'analyse urbaine et des débats sur la question urbaine. Ces concepts sont autant de mots d'ordre de l'action urbaine, présents dans les discours des projeteurs et des maîtres d'ouvrage. Notons quelques-uns de ces mots clés récurrents : l'urbanité, le paysage, les espaces publics, la mixité sociale et fonctionnelle, la synergie des secteurs productifs et des facteurs d'identité, la répartition spatiale et modulée des activités, la programmation et le phasage des réalisations, le transport collectif comme accès aux activités, la préservation et la sanctuarisation de l'espace naturel et du patrimoine...

La Plaine du Var : territoire et carrefour d'enjeux

- 15 La démarche esquissée précédemment est expérimentée par la direction des études d'urbanisme de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA), qui gère un projet spatial d'évolution de la Plaine du Var. Cette unité de production de projet, aux prises avec un environnement multiple et changeant, rassemble des compétences complémentaires et concrétise un schéma conceptuel impliquant la coordination d'un ensemble d'opérations techniques et financières. La multiplicité des maîtrises d'ouvrages concernées implique le décloisonnement de leurs approches sectorielles, une médiation nécessaire à la cohérence des interventions, face aux choix stratégiques et aux objectifs globaux du projet. Cette attitude requiert une gouvernance libérée de certaines barrières administratives et techniques. Création et gouvernance constituent une dualité inhérente à cette démarche.

La Côte d'Azur, un espace préalpin en cours de métropolisation

- 16 La métropolisation a modifié le littoral méditerranéen français, dont celui de la région PACA. Les Alpes-Maritimes présentent une urbanisation littorale continue, entre la mer et un moyen pays montagneux peu peuplé. La géographie subalpine et l'attrait héliotrope et paysager ont catalysé un intense développement urbain. La conurbation littorale, continue, est marquée par la rareté du foncier disponible et des friches industrielles, un habitat à la fois sujet à mutation et délaissement. Ces conditions suggèrent de favoriser une urbanisation n'excluant pas la densification, un renouvellement urbain peu dispendieux d'espace, ainsi qu'un aménagement privilégiant l'environnement et les réseaux de transport collectif. Ces orientations visent à maîtriser les dynamiques d'urbanisation en endiguant la fatalité d'un déferlement anarchique. La nécessité s'impose aussi de compléter les règlements actuels et futurs, inaptes à réguler les pressions démographiques et foncières. Un défi est d'articuler stratégie territoriale, projets urbains et aménagements, en les encadrant par une gouvernance territoriale et un pilotage de la maîtrise d'œuvre.

La Plaine du Var, une ville en devenir cadrée par une directive d'aménagement et un enjeu de projet

- 17 Partagée par 16 communes dont 11 dans la communauté d'agglomération niçoise, la Plaine du Var est surtout le lit d'un fleuve méditerranéen alpin capricieux, marqué par le risque de crue. La partie interne au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'agglomération, souvent dite Basse Plaine du Var, est une plaine endiguée, initialement agricole. Sa nappe phréatique, principale ressource d'eau potable du département, nécessite une protection particulière. La Plaine du Var est la plus grande réserve foncière à potentialité urbaine de l'agglomération et du département. Soudée à la frange urbaine littorale, elle est équipée du deuxième aéroport national, de l'autoroute A8, des voies de RFF et des Chemins de Fer de Provence. Elle est devenue une composante périurbaine de la conurbation littorale, liée aux villages perchés des collines adjacentes. Son visage dénote un site en mutation rapide, un foncier convoité de friches agricoles, de zones d'activités et d'équipements atomisés desservant la population littorale.

- 18 Dans son chapitre consacré à la Plaine du Var, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes prévoit la coexistence alternée de zones agricoles et urbaines existantes ou à développer, dont l'aménagement et la mise en œuvre restent à définir. Une directive, par essence n'étant pas un projet, l'ouverture d'une problématique de projet est considérée comme une priorité pour la collectivité territoriale.

Figure 2 – Relief de la Plaine du Var (CANCA) et Directive territoriale d'aménagement

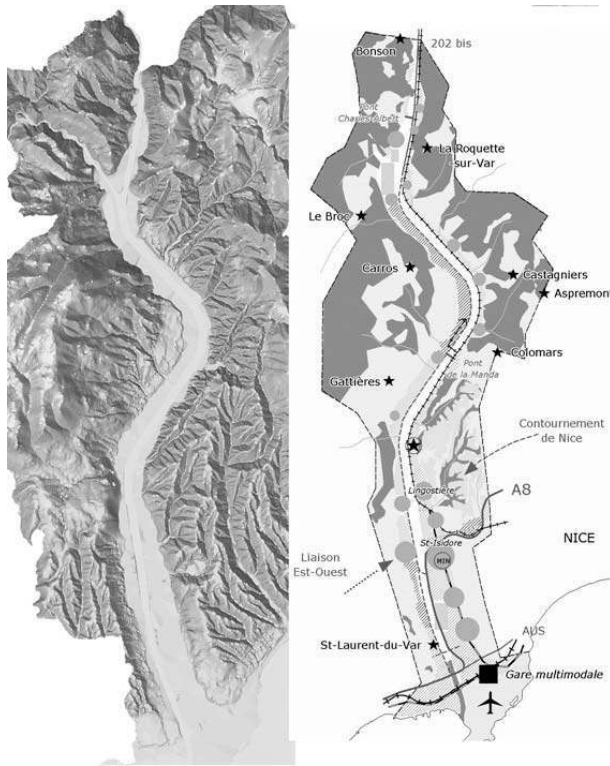


Figure 3 – La Plaine du Var, un exemple type de paysage périurbain (CANCA)



De l'étude au projet : stratégies opératoires globales

La lecture du paysage comme stratégie opératoire

- 19 La DTA définit des sols agricoles ou naturels, à préserver pour le futur, dont les limites se réfèrent à celles des communes : un découpage de pérennité incertaine du fait de son

morcellement. Une affectation globale des sols semble préférable : au nord, des étendues naturelles en regard de secteurs déjà urbanisés ; au sud, une extension urbaine sur un modèle de « ville parc ». Une telle stratégie, compatible avec la DTA, organise le territoire sur 30 ans ; elle assure la faisabilité des infrastructures de transports, du réseau viaire et d'une mise en œuvre partielle de la ville parc. Elle suggère une politique foncière collective, pour délimiter des espaces naturels pérennes et contrôler l'extension urbaine. Les espaces naturels correspondront à terme aux surfaces minimales exigées par la DTA ; par ailleurs, des aménagements spécifiques limiteraient le risque de crue.

« Apaisement » des infrastructures : le cas du pont de la Manda

- 20 Le réseau routier primaire a été constitué selon des normes autoroutières, toujours appliquées par l'État. Un objectif avancé est « d'assagir » les infrastructures existantes et programmées. La RN 202 bis en construction évoluerait du statut d'axe à caractère autoroutier, à celui de voie sur berge à grand débit, l'ex RN 202 devenant un boulevard urbain. Ces routes, leurs accès et leur rapport au fleuve seraient reconfigurés, comme au voisinage du pont de la Manda menant à Carros. De concert, les voies ferrées, actuellement gérées de façon sectorielle, respecteraient des critères communs d'urbanité.

Une structure globale de transports en site propre

- 21 La Plaine du Var, orientée nord — sud, se prête à une structure de transport collectif : tramway au sud à créer à l'horizon 2015 comme axe de la « ville parc », Chemins de Fer de Provence au nord, à moderniser et transférer en partie en rive droite pour desservir la zone industrielle de Carros et Le Broc. Au centre, ces deux réseaux convergeraient au pôle multimodal de Lingostière. Au sud, le pôle de Saint Augustin assurerait la connexion au réseau RFF, aux transports littoraux (tramways et bus) et à l'aéroport.

Matrices urbaines : structure et trame des espaces du projet

- 22 Des « matrices urbaines » structureraient les secteurs d'intervention, en attendant la définition des programmes, du financement et de la maîtrise d'ouvrage. Ces matrices organisent la structure, en amont de la forme urbaine et de l'architecture. La structure tramée a présidé à la planification urbaine de Nice, selon le modèle élaboré et pratiqué à Turin depuis le XVI^e siècle, et expérimenté à Nice depuis cette époque.⁹ Les projets d'urbanisation envisagés dans la Plaine du Var au XX^e siècle s'inscrivent dans cette logique historique, comme en 1931 (plan Cornudet), en 1955 (projet municipal) et en 1996 (Schéma directeur d'urbanisme). La « mosaïque urbaine » proposée par l'atelier Yves Lion en 2005 s'inscrit dans cette lignée, réadaptée et appliquée dans les exemples cités d'opérations amorcées ou prévues.

Figure 4 — Trame de projets historiques dans la Plaine du Var (PhG – VdN)



De la stratégie territoriale au projet urbain

- 23 Le devenir de la Plaine du Var soulève trois questions : l'adéquation du périmètre géographique et de la gouvernance du projet ; la nécessité d'une analyse territoriale et d'un projet d'aménagement, l'urbanisme réglementaire ne procurant qu'une condition opérationnelle et un cadre administratif ; enfin, la nécessité d'une démarche partenariale fédérant les acteurs de l'aménagement et de la maîtrise d'ouvrage urbaine. Ce contexte incite à procéder en trois étapes. D'une part, définir une stratégie globale orientant les structures, le développement et l'aménagement, percevoir les sites potentiels d'aménagements ou de projets structurant le territoire. Cette étape doit identifier des leviers d'action et mettre en forme les « matrices urbaines » des sites à développer. En second lieu, élaborer les projets urbains et paysagers des sites à aménager, définir la programmation urbaine et les financements appropriés. Enfin, conduire les opérations d'aménagement ou de structure urbaine, en coordonnant leurs instances de maîtrise d'ouvrage. La démarche de projet enclenchera une dynamique à la hauteur des enjeux, à condition d'établir une gouvernance territoriale de la Plaine du Var et des projets, et que l'aménagement soit considéré comme ambition commune, partagée par l'État, les collectivités et l'ensemble des acteurs.

Une étude fondatrice d'un projet cadre urbain et paysager

- 24 L'intercommunalité partielle du site a favorisé une réflexion prospective et une dynamique commune. En juin 2005, sous l'égide de la Communauté d'Agglomération et du Conseil Général, une étude a été déléguée à une équipe pluridisciplinaire¹⁰ afin de définir

une stratégie d'aménagement à 30 ans, de concevoir un projet d'évolution à 15 ou 20 ans, compatible avec la DTA et l'aménagement à 30 ans, et de déterminer des thèmes et des lieux d'intervention immédiate. L'étude devait aussi préfigurer les étapes suivantes : programmation, projets urbains et paysagers, mise en œuvre. De concert avec les communes et les parties prenantes, l'étude a révélé des potentiels et des contraintes ; elle a esquissé un projet de développement et de gestion environnementale et paysagère. L'étude a préconisé que l'élaboration, la gouvernance et le financement de l'aménagement de la Plaine du Var devaient constituer une entité collective. Accompagnant l'évolution du statut périurbain vers celui de site urbain et paysager, cadre commun de tous les aménagements, le projet propose une ossature urbaine et paysagère et une structure de transports collectifs.

Du périurbain à l'urbain : un projet en deux temps et trois entités spatiales

- 25 L'étude a conçu un projet territorial à deux échéances : l'une compatible avec le temps de la DTA, l'autre à 30 ans. Le projet articule une dimension urbaine, paysagère et agricole. Le projet propose une évolution urbaine et paysagère du sud de la Plaine, une respiration verte et agricole dans la partie médiane, enfin un pôle urbain comprenant la communauté des Coteaux d'Azur et les communes au nord de la Plaine. Le secteur sud, de l'aéroport au projet de nouvelle prison, associe une extension urbaine littorale, des « respirations vertes » et un tissu tramé. Le programme est souple, à mettre en œuvre par phases. Cette « mosaïque urbaine » anticipe l'urbanité future et permet des opérations immédiates. Elle combine infrastructures, transports en site propre, équipements, espaces publics et espaces libres. Adaptée aux besoins programmatiques et aux disponibilités foncières, elle offre une organisation lisible et de qualité. Ce secteur sert d'étalon à la qualité du projet global. Près de l'aéroport, la densification est justifiée par des critères urbains et par la nécessité de financer les réseaux et les infrastructures inhérents au site. Le secteur médian, « respiration » verte, regroupe 150 ha en rive droite du Var (communes de la Gaude et Gattières), éventuelle réserve « sanctuarisée ». Porte du Moyen Pays, le secteur nord regroupe Carros, Le Broc, le « Bec » (confluent de l'Esteron), Saint Martin du Var et la Roquette sur Var. La proximité de la zone industrielle donne à ce site un potentiel urbain. Le projet y associe en les distinguant une densification résidentielle et des secteurs paysagers protégés.

Les stratégies d'une mutation urbaine

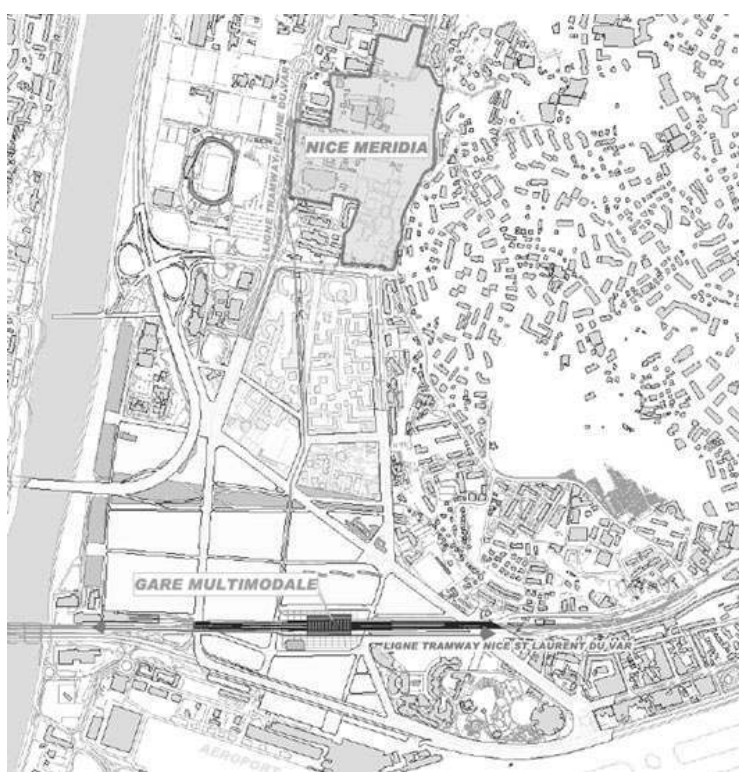
- 26 Le projet fixe un cap et des objectifs, selon un plan global évolutif. Des options sectorielles le complètent, compatibles avec la forme et le fond de la DTA. L'étude préfigure l'urbanité de la Plaine du Var en structurant un projet de grand paysage et de paysage intime. Les mots d'ordre suivants sous-tendent le projet : une organisation spatiale résultant de la lecture paysagère du site ; une urbanité associant espaces naturels et urbanisés ; l'élaboration d'une politique foncière ; l'intégration des risques naturels et de la protection de l'eau ; « l'apaisement » des infrastructures ; une structure de transports collectifs et de ponts suturant les rives. Régérés par des « matrices urbaines », les futurs quartiers répondent aux objectifs de mixité sociale et fonctionnelle (habitat, activités et loisirs). Leur urbanisme vise la civilité et la diversité des usages de l'espace public. Le vocabulaire architectural et urbain désigne des espaces diversifiés, prodiguant des

avenues, rues, parcs, cœurs d'îlots ouverts, des édifices variés, offrant des vues et des perspectives à tout logement ou bureau.

Opérations en cours et en instance : éléments d'un bilan provisoire

- 27 Les opérations en cours ou en instance indiquent la teneur concrète des mutations projetées. Elles permettent aussi de juger sur pièces la validité de la démarche et ses premiers effets.
- 28 Au sud du territoire concerné, le pôle Nice Meridia en cours de réalisation comprend une zone d'activités répondant à une demande de produits immobiliers d'entreprises, tout en offrant des logements. En transition avec la ville constituée, il amorce la « ville parc », associant urbanité, qualité paysagère et mixité fonctionnelle.

Figure 5 – Perspective d'ensemble du projet Nice Méridia (CANCA)



- 29 À la porte ouest de Nice, une gare multimodale doit connecter les réseaux de déplacement. Un quartier urbain doit s'y joindre, nécessitant une programmation de niveau international. La requalification de l'échangeur autoroutier, le projet de LGV (ligne ferroviaire à grande vitesse), la correspondance des tramways à l'entrée de l'aéroport, les ressources limitées en matière foncière concourent à la complexité du projet. Ce projet composera le centre d'affaires dit « Grand Arénas », restant à programmer mais déjà cadré sur le plan structurel.
- 30 Un projet sectoriel, à Lingostière et Saint-Isidore, est prévu à moyen terme comme opération de densification et d'urbanisation, et à long terme, comme aménagement agricole noté par la DTA. Bien desservi et urbanisable dès à présent, ce site se prête à des activités commerciales aisément accessibles, près du noyau villageois existant de Saint Isidore.

- 31 Les préconisations du projet peuvent être évaluées à l'aune des premières réalisations, comme Nice Méridia. Néanmoins, le problème de la gouvernance du projet, comprenant l'intégration fonctionnelle, économique et l'harmonisation des maîtrises d'ouvrage, n'a pas reçu de solution définitive et reste l'enjeu d'une négociation au cas par cas. Dans sa globalité, l'étude présentée a cherché à souligner l'intérêt de l'attitude de projet à l'échelle territoriale et à en préciser les spécificités méthodologiques et opératoires. Il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions en termes de mutations urbaines.

Figure 6 — Plan général d'aménagement du quartier du « Grand Arénas » (V)

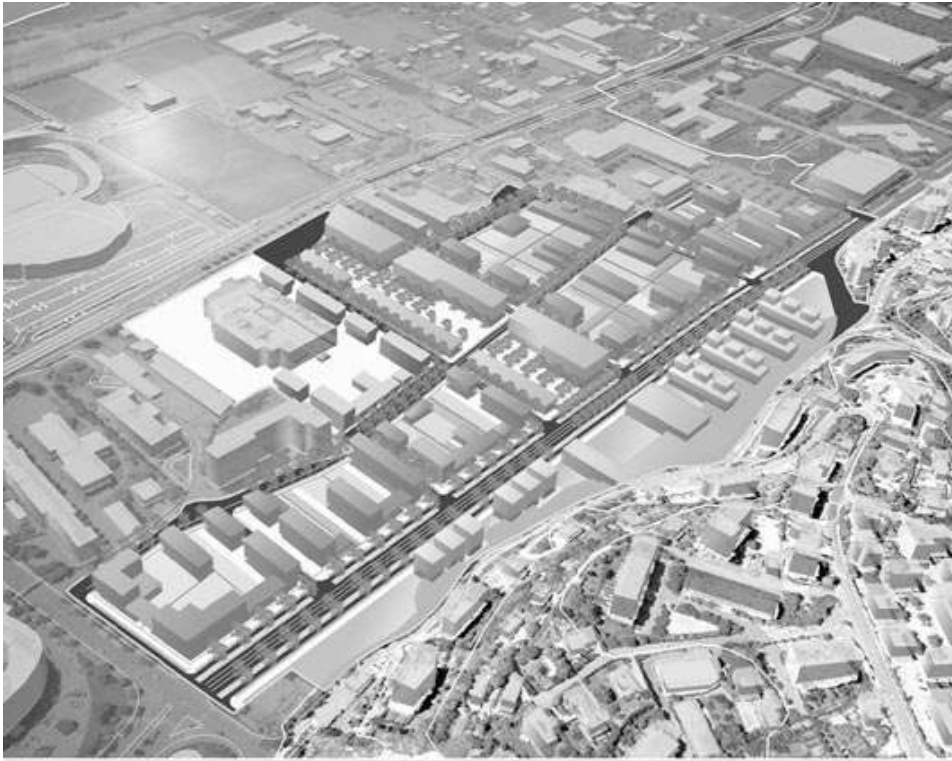
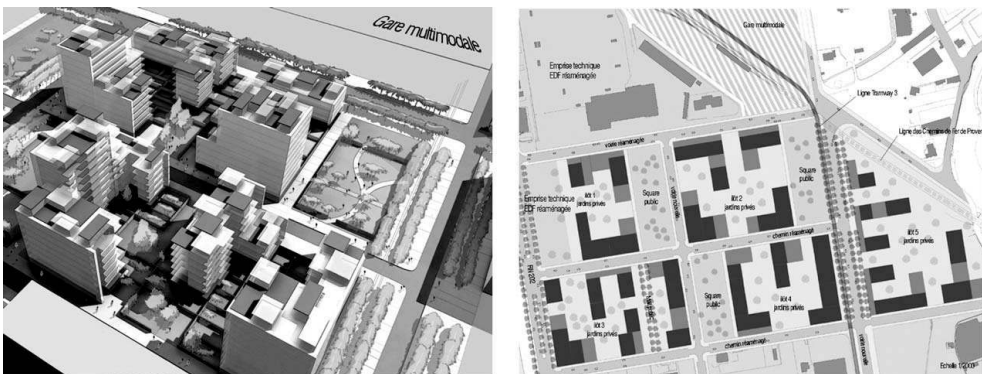


Figure 7 — Modèle d'urbanisation proposé pour le secteur de Lingostière (YL)



NOTES

1. Françoise Choay, *La Règle et le modèle*, Seuil, Paris, 1980, 1996, 384 p.
2. Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Points, Anthropos, Paris, 1968, 1972, 284 p.
3. Cynthia Ghorra Gobin et Paul Claval, *Avant Propos*, dans *Penser la ville de demain*, qu'est-ce qui institue la ville ?, L'Harmattan, Paris, 1994, 266 p.
4. *À la recherche de l'urbanité, savoir faire la ville, savoir vivre la ville*, Academy éditions, Paris, 1980, 176 p.
5. Paul Claval, *op. cit.* p. 262.
6. Cf. p. 37 dans : François Enver, « Rouen : comment une gare peut traverser la Seine », *Ville & Transports*, 396, 2006, p. 32-37.
7. Voir par exemple : Gabriel Wackermann, *Géographie urbaine, ellipses*, Paris, 2000, 240 p. ; Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon, *Analyse urbaine*, Parenthèses, Marseille, 1999, 192 p.
8. Voir Henri Jacquot, François Priet, *Droit de l'urbanisme*, Dalloz, Paris, 2004, 914 p.
9. Philippe Graff, *L'Exception urbaine, Nice de la Renaissance au Consiglio d'Ornato*, Parenthèses, Marseille, 2000, 176 p., ainsi que : « The Piedmontese Town Planning », vol. 1, p. 120-125, in *The Planned City ?*, Uniongrafica Corcelli Editrice, Bari, 2003.
10. Groupement pluridisciplinaire coordonné par l'atelier Yves Lion, architecte urbaniste, avec le concours d'Alfred Peter, paysagiste, CITEC (ingénierie, déplacements et transports collectifs), Yves Lefranc, économiste urbain, SAEM Sophia-Antipolis (expertise foncière).

RÉSUMÉS

Posant la question du territoire, comme espace de projet, l'étude présentée souligne le décalage entre l'urbain (réalité factuelle) et l'urbanité (objectif à atteindre) ; elle développe l'« attitude de projet » selon une argumentation en trois points. D'une part, les conditions changent lorsque l'on passe de la condition classique de projet architectural à celle de projet territorial, qui démultiplie l'échelle spatiale et l'éventail des acteurs en position de maîtrise d'ouvrage, modifiant en profondeur l'élaboration et l'application du projet. Par ailleurs, les connaissances préalables nécessaires : bilan et diagnostic de l'existant, ne constituent pas en eux-mêmes un projet. Enfin, pour « faire projet », une idée, une projection dans l'avenir sont nécessaires. Un début de réponse est donné, avec le compte-rendu d'une expérimentation en cours : le projet d'aménagement de la Plaine du Var, action à long terme d'échelle intercommunale dont la mise en œuvre est amorcée.

By raising the question of territory as a space for project planning, our study emphasizes the discrepancy between urban as a fact and urbanity as an aim ; it develops the "project planner's attitude" in three parts. First, conditions change a lot when passing from a classical architectural scheme to a territorial project. The spatial scale and the range of action for the project managers are increased, considerably modifying the way the project gets worked out. Otherwise, a

diagnosis and a statement of the existing conditions cannot be called a project. Finally, to have a project worthy of the name you need an idea and a forecast in the future as a prerequisite. We give a tentative answer with an experiment in progress : the development project of the Var flat valley, a long-term intermunicipal scheme, just in its beginning stage.

AUTEURS

PATRICK GIRAUD

Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur

PHILIPPE GRAFF

UMR TELEMME